

Che succede nell'handling aeroportuale toscano?

scritto da Lorenzo Alba

La gestione del sistema aeroportuale toscano è nuovamente al centro di una mobilitazione. Non si tratta questa volta del progetto di nuovo aeroporto tra Firenze e Prato, ma di una vertenza lavorativa. Toscana Aeroporti, la società che gestisce gli aeroporti di Pisa e Firenze, [ha infatti annunciato il 12 marzo scorso di voler vendere la controllata Toscana Aeroporti Handling \(Tah\)](#) a un soggetto non meglio specificato (l'handling si occupa di tutta la lavorazione a terra, dalla pulizia degli aeromobili, alla movimentazione, al trasporto bagagli, ai servizi offerti al passeggero una volta atterrato). La notizia ha fatto esplodere la rabbia dei 450 lavoratori e lavoratrici interessati dalla vendita, poiché aggiunge incertezza occupazionale ad una situazione già caratterizzata dalla riduzione del traffico aereo e addirittura dalla chiusura temporanea di alcuni aeroporti come Peretola. Per i 450 lavoratori c'è solo la garanzia di essere riassunti dal nuovo gestore per i prossimi 24 mesi, guarda caso il tempo di durata degli ammortizzatori sociali. Nessuna garanzia invece viene data ai/alle circa 250-300 addett* degli appalti, totalmente rimoss* dall'azienda.



Cosa chiedono i lavoratori e le lavoratrici

La notizia ha mobilitato tutto il fronte sindacale, che ha giustamente visto nel comportamento di Toscana Aeroporti un tentativo di sbarazzarsi in maniera subdola delle vecchie maestranze. Ci sono già stati diversi presidi piuttosto partecipati non solo al Galileo Galilei di Pisa e all'Amerigo Vespucci di Firenze, ma anche di fronte alle istituzioni pubbliche. Toscana Aeroporti è infatti una

società a maggioranza privata (Corporacion America Italia Spa, di proprietà del magnate argentino Eduardo Eurnekian, che controlla il 62,28% di Toscana Aeroporti), ma in cui c'è una quota di capitale pubblico (Regione toscana - 5,03%; Provincia di Pisa - 4,91%; Comune di Pisa - 4,48%; Camera di Commercio di Firenze 4,51%; Camera di Commercio di Pisa 4,17%; Comune di Firenze 1,39%). Proprio [la nuova Giunta Toscana di Eugenio Giani ha regalato a novembre 2020 ben 10 milioni di euro a Toscana Aeroporti come bonus Covid](#), in aggiunta a quanto previsto dallo Stato per le società aeroportuali, senza però prevedere nessun tipo di garanzia occupazionale per i lavoratori. I lavoratori e le lavoratrici chiedono dunque un impegno istituzionale perché ai finanziamenti pubblici per Toscana Aeroporti corrisponda il mantenimento dei livelli occupazionali. **Le pressioni dei lavoratori e delle lavoratrici hanno ottenuto per ora che il Consiglio regionale e i consigli comunali di Pisa e Firenze si siano espressi all'unanimità per un appoggio formale alla vertenza dei lavoratori** e perché la Giunta regionale imponga a Toscana Aeroporti chiarezza su come sono stati spesi i 10 milioni di euro, giungendo a ipotizzare il congelamento di quel finanziamento. I sindacati, Uil in testa, hanno annunciato che in assenza del ritiro della vendita di Tah da parte di Toscana Aeroporti, si procederà allo sciopero generale del comparto aeroportuale regionale.

Chi decide sugli aeroporti

Il nodo principale del problema riguarda il controllo degli aeroporti. Il sistema aeroportuale italiano non è mai stato programmato in maniera razionale. Negli anni dei Governi egemonizzati dalla Democrazia Cristiana, il sistema è cresciuto non in base a una pianificazione, ma in base a spinte di carattere localistico. Con l'avvento della II Repubblica non è andata meglio, perché nel 1992-93, con la scusa del salvataggio della Lira si è iniziato a privatizzare gran parte delle strutture infrastrutturali italiane, aeroporti compresi. Nel 1996 poi si è aggiunta la Commissione Europea che ha imposto la liberalizzazione dei servizi di handling, con l'ingresso di almeno una società non controllata dal gestore aeroportuale. Ci si ritrova così con un sistema infrastrutturale non pianificato, governato in larga parte secondo logiche privatistiche, con piani di sviluppo pre Covid del tutto autonomi. **Così tra Toscana ed Emilia, nell'arco di 180 km, ci sono 3 aeroporti con piani di espansione del tutto indipendenti fra loro** (Pisa nel 2019 faceva 5 milioni, centrosinistra- centrodestra e multinazionale vogliono portarla a 7-8 milioni; Firenze nel 2019 faceva 3 milioni di passeggeri, vogliono

portarla a 5 milioni con il nuovo aeroporto; Bologna faceva 9 milioni di passeggeri, ed ha in previsione un investimento di ulteriori 2000 milioni di euro per raggiungere un traffico di diversi milioni di passeggeri in più). Ciò non vuol dire che il pubblico non spenda soldi: tutti questi progetti sono sostenuti anche e soprattutto da soldi pubblici, che finanziano i gestori attraverso i soci di minoranza, ma anche attraverso il finanziamento delle opere infrastrutturali decise dal privato, e attraverso trasferimenti diretti. Chi beneficia di tali trasferimenti non sono certo i lavoratori e le lavoratrici, ma gli azionisti e soprattutto le compagnie aeree low cost, che per mantenere il traffico sugli aeroporti accettano ben volentieri finanziamenti, nel mentre continuano ad applicare condizioni lavorative pessime ai propri dipendenti. **Quello che una parte dei lavoratori chiede (in particolare l'Usb), e che chiediamo anche noi di Potere al popolo! è dunque semplice: se il pubblico continua a finanziare gli aeroporti, allora deve anche gestirli direttamente in maniera pianificata, con un controllo vincolante di utenti e lavoratori.**

Danni ambientali



La privatizzazione provoca anche danni alla vivibilità dei territori. Il fatto che il gestore aeroportuale Toscano sia gestito da una società come Corporacion America che è specializzata nella costruzione di infrastrutture, fa capire l'entità del conflitto di interessi che c'è sugli aeroporti toscani. C'è già infatti chi sta strumentalizzando la vertenza dei lavoratori di Tah individuando nel nuovo aeroporto di Firenze un possibile sbocco occupazionale. Il progetto di espansione dell'aeroporto fiorentino, però, se visto nell'ambito del sistema aeroportuale tosco-emiliano, è infatti del tutto irrazionale. Esso insiste su un'area già

fortemente antropizzata, già caratterizzata da un flusso turistico che in tempi normali è del tutto ingovernato. A ciò va aggiunto il fatto che il traffico aereo contribuisce in maniera non marginale al riscaldamento climatico di cui già stanno facendo le spese i paesi del sud del mondo, aumentando i flussi migratori. Per questo semmai occorre pianificare, quantomeno per gli spostamenti sul territorio nazionale, la riduzione del traffico aereo e una maggiore efficienza del traffico su rotaia, ri-valorizzando le linee esistenti ove possibile e collegando meglio i centri periferici della Toscana. **Non abbiamo dunque bisogno di un nuovo aeroporto, ma di migliorare le comunicazioni ferroviarie.** Abbiamo bisogno di un investimento massiccio sul sistema ferroviario toscano, che in molte zone è in uno stato di arretratezza e degrado che lascia molti centri tagliati fuori tanto dal resto della Regione, quanto dai flussi turistici. Nello specifico del trasporto aereo **si potrebbe tranquillamente potenziare il trasporto sull'attuale linea Pisa Firenze, con treni diretti che possono percorrere il tragitto anche in 40 minuti, e collegando direttamente l'aeroporto di Pisa col porto di Livorno e la costa. Il tutto senza bisogno di nuove linee ed eliminando l'inutile rottura di carico del Pisa Mover, altra speculazione inutile su cui stendere un velo pietoso.**

Le alternative in grado di creare lavoro utile dunque ci sono. Chi usa i posti di lavoro come un'arma di ricatto per far passare speculazioni faraoniche, volte a far arricchire i soliti noti, ha già dimostrato che non ha nessun interesse reale a salvaguardare il destino di centinaia di lavoratori e delle lavoratrici.

Lorenzo Alba